

令和6年門審第36号

裁 決

貨物船A漁船B衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A一等航海士

海技免許 四級海技士（航海）

受 審 人 b

職 名 B船長

操縦免許 小型船舶操縦士

補 佐 人 1人

本件について、当海難審判所は、理事官丸田稔出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人bの小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

受審人a1を戒告する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生の年月日時刻及び場所

令和5年12月19日04時35分僅か過ぎ

宮崎県幸島東方沖合

2 船舶の要目

船 種	船 名	貨物船A	漁船B
総 ト ン 数		4 9 9 トン	9 . 7 トン
全	長	7 3 . 0 0 メートル	
登 録	長		1 1 . 9 1 メートル
機 関 の 種 類	ディーゼル機関	ディーゼル機関	
出	力	1 , 4 7 1 キロワット	4 2 3 キロワット

3 事実の経過

(1) 設備等

ア A

Aは、平成22年7月に進水した鋼製貨物船で、操舵室前部中央に操舵スタンドを、その前面に電子海図システムを、右舷側に機関遠隔操縦装置を、左舷側にGPSプロッター及びレーダー2台をそれぞれ設置していた。

イ B

Bは、平成元年4月に進水し、まぐろはえなわ漁業に従事するFRP製漁船で、船体ほぼ中央に上下2段の操舵室を設け、平素は、下段の操舵室で舵及び主機用遠隔操縦装置により操縦し、同室前面の棚に魚群探知機を、操舵室左舷側の棚にレーダー2台及びGPSプロッターをそれぞれ設置し、同室右舷側に寝台を、左舷側にカーペットを敷いて座椅子を備えていた。

また、Bは、鹿児島県種子島周辺の漁場で操業を、同県熊野漁港で食料補給等をするを繰り返す、宮崎県油津漁港で水揚げをするものであった。

(2) 本件発生に至る経緯

Aは、船長a2及びa1受審人ほか3人が乗り組み、空倉のまま、船首2.2メートル船尾3.8メートルの喫水をもって、令和5年

12月18日09時30分広島県福山港を発し、鹿児島県川内港に向かった。

a1受審人は、翌19日03時30分頃宮崎県鵜戸埼東方沖合で昇橋し、前直の二等航海士と交替して船橋当直に就き、航行中の動力船の法定灯火を表示し、1号レーダーを6海里レンジとしてヘッドアップ表示で作動させ、04時20分同県串間市所在の標高113.4メートルの三等三角点幸島（以下「幸島三角点」という。）から058度（真方位、以下同じ。）3.3海里的地点で、針路を207度に定めて自動操舵とし、10.9ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a1受審人は、04時22分幸島三角点から061度3.0海里的の地点に至り、左舷船首7度4.0海里的のところに、Bのレーダー映像を初めて探知して同船の青色回転灯を認め、04時32分僅か過ぎ幸島三角点から096度1.8海里的の地点に達したとき、Bが左舷船首5度1,540メートルのところとなり、その後同船が前路を右方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、Bの青色回転灯が左舷船尾方に変化していったので、自船の左舷方を無難に航過するものと思い、Bに対する動静監視を十分に行わなかったため、この状況に気付かなかった。

a1受審人は、警告信号を行うことも、間近に接近しても衝突を避けるための協力動作をとらずに続航し、04時35分少し前船首至近にBを認め、左舵一杯としたものの、及ばず、04時35分僅か過ぎ幸島三角点から113度1.7海里的の地点において、船首が181度を向いたとき、原速力で、その船首がBの左舷船首部に、後方から81度の角度で衝突した。

当時、天候は雨で風力5の北西風が吹き、潮候はほぼ低潮時にあ

たり、視界は良好であった。

a 2 船長は、a 1 受審人から報告を受けて衝突の事実を知り、事後の措置に当たった。

また、Bは、b 受審人ほか2人が乗り組み、操業の目的で、船首0.6メートル船尾1.8メートルの喫水をもって、12月7日08時00分油津漁港を発し、20時頃熊野漁港に入港し、その後数回操業を行い、越えて17日16時頃同漁港を発して操業を行い、翌18日20時00分漁場を発進し、油津漁港に向かった。

b 受審人は、発進後甲板員に操縦を任せて寝台で休息を取り、翌19日00時頃甲板員と交替し、航行中の動力船の法定灯火を表示したほか青色回転灯を点灯し、暖房の効いた操舵室で座椅子にもたれた姿勢のまま単独で操縦し、04時14分少し前幸島三角点から160度3.4海里の地点で、針路を009度に定めて自動操舵とし、7.2ノットの速力で進行した。

針路を定めたときb 受審人は、操業の疲れと暖房が効いて心地よくなったことから、眠気を催したが、入港までもう少しだからまさか居眠りに陥ることはないものと思い、立ち上がって体を動かすなど、居眠り運航の防止措置を十分にとらず、座椅子にもたれた姿勢のまま操縦にあたるうち、いつしか居眠りに陥った。

b 受審人は、04時32分僅か過ぎ幸島三角点から122度1.8海里の地点に至ったとき、右舷船首13度1,540メートルのところに、Aが表示する白、白、紅3灯を視認することができ、その後同船が前路を左方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったものの、Aの進路を避けないで進行し、04時35分少し前ふと目を覚まして船首至近に同船を認め、機関を停止し、右舵一杯次いで機関を全速力前進としたものの、及ばず、Bは、船

首が100度を向き、速力が2.0ノットとなったとき、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは右舷船首部外板に修理を要しない擦過傷を生じ、Bは左舷船首部外板に亀裂を伴う擦過傷を生じたが、のち修理された。

(航法の適用)

本件は、夜間、幸島東方沖合において、西行するAと北上するBとが衝突したもので、衝突地点付近の海域は、特別法の港則法及び海上交通安全法の適用がないことから、一般法である海上衝突予防法を適用することとなる。

両船は、互いに視野の内にあり、互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近したこと及び衝突に至るまでの間に、それぞれに要求される動作をとるのに必要な時間的、距離的余裕があったものと認められることから、本件は、海上衝突予防法第15条（横切り船の航法）によって律するのが相当である。

(原因及び受審人の行為)

本件衝突は、夜間、幸島東方沖合において、両船が互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近した際、北上するBが、居眠り運航の防止措置が不十分で、前路を左方に横切るAの進路を避けなかったことによって発生したが、西行するAが、動静監視が不十分で、警告信号を行わず、衝突を避けるための協力動作をとらなかったことも一因をなすものである。

b 受審人は、夜間、幸島東方沖合において、油津漁港に向けて北上中、眠気を催した場合、居眠りに陥ることのないよう、立ち上がって体を動

かすなど、居眠り運航の防止措置を十分にとるべき注意義務があった。
しかし、同人は、入港までもう少しだからまさか居眠りに陥ることはないものと思い、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかった職務上の過失により、居眠りに陥り、Aの進路を避けないで進行して衝突を招き、A及びB両船それぞれに損傷を生じさせるに至った。

以上のb受審人の行為に対しては、海難審判法第3条の規定により、同法第4条第1項第2号を適用して同人の小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

a 1 受審人は、夜間、幸島東方沖合において、川内港に向けて西行中、左舷前方にBを認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、同船に対する動静監視を十分に行うべき注意義務があった。しかし、同人は、Bの青色回転灯が左舷船尾方に変化していったので、自船の左舷方を無難に航過するものと思い、Bに対する動静監視を十分に行わなかった職務上の過失により、同船が前路を右方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近する状況に気付かず、警告信号を行わず、衝突を避けるための協力動作をとらずに進行して同船との衝突を招き、A及びB両船それぞれに損傷を生じさせるに至った。

以上のa 1 受審人の行為に対しては、海難審判法第3条の規定により、同法第4条第1項第3号を適用して同人を戒告する。

よって主文のとおり裁決する。

令和7年7月24日

門司地方海難審判所

審判官 関 昌 芳